Colonial
FRCS
19496
Case
Fic
2906

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

FAIT

PAR LEBORGNE,

AU NOM DE LA COMMISSION DE MARINE,

POUR LA CRÉATION D'UNE MARINE AUXILIAIRE.

Séance du 3 fructidor an 7.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

Au nom de la commission de marine, notre collègue Riou vous a présenté à la séance du 13 thermidor dernier, un projet de loi pour compléter la législation en matière

THE NEWBERRY LIBRARY

de prises maritimes, et pour tracer définitivement la ligne très-difficile à saisir, qui doit faire connoître et respecter la neutralité, au milieu des intérêts qu'agitent les ennemis pour s'en approprier exclusivement tous les avantages.

Après avoir réglé ce qui regarde ce point important de notre législation politique, qui a varié comme les circonstances, et qui va enfin faire cesser ces éternelles déclamations dirigées contre ce qu'on appelle le *corsairage français*, votre commission de marine a pensé que s'il étoit de la dignité de la nation de réprimer quelques écarts des corsaires, souvent exagérés par les facteurs du commerce anglais, il étoit aussi de son intérêt, non-seulement de maintenir le système de la course maritime, mais d'en créer une marine auxiliaire, puissante et toujours active, pour l'appeler à de grandes et utiles entreprises.

Telle est l'une des bases principales du projet que je suis chargé de vous présenter au nom de la commission de la marine.

Mais avant d'entrer dans les développemens qu'exige son travail pour en saisir l'ensemble et l'étendue, il est préalablement nécessaire d'attacher votre attention sur la situation présente, et de notre marine, et du commerce national maritime.

Il faut le dire, et c'est un de nos devoirs, jamais la marine française, même sous Louis XV, ne fut aussi malheureuse. Elle avoit néanmoins, depuis cette époque, réparu avec éclat. Au commencement de cette guerre, notre marine étoit l'une des plus puissantes de l'Europe. Notre commerce avoit cette splendeur qu'aucun autre Etat n'avoit encore acquis. Une aussi grande prospérité lui faisoit négliger souvent ses intérêts; elle enrichissoit nos amis, et elle préparoit à un gouvernement rendu libre par nos armes, de prendre place au

rang des nations libres et commerçantes. Si le commerce de l'orient faisoit fleurir nos villes situées sur la Méditerranée, celui de l'occident fixoit la fortune dans les mains de tous ceux qui s'y livroient; nos ports sur l'Océan, devenus l'entrepôt du commerce de l'Amérique et de celui de l'Inde, étoient en même-temps les canaux qui venoient vivifier, dans l'intérieur, les manufactures, l'industrie, l'agriculture et les arts.

En effet la France, assise sur les deux mers, est, par cette position unique, une puissance essentiellement maritime, commerciale et militaire. Elle semble être placée ainsi pour donner la main à tous les peuples commerçans du monde. Son sol le plus heureux et le plus fertile lui offre de tels avantages, que les plus mauvaises combinaisons de l'intérieur, indiquées souvent par ses ennemis naturels, n'avoient jamais pu les lui faire perdre. Au-delà des mers, des possessions immenses lui donnoient une si haute prépondérance dans le commerce que l'Angleterre, toujours sa rivale et son ennemie, n'osoit prétendre ni à l'affoiblir, ni à la partager qu'avec le concours de nos fautes, de notre imprévoyance ou de la trahison.

La France république devoit exciter plus encore d'inquiétude et porter d'ombrage au gouvernement anglais; il avoit sur-tout à redouter que, plus éclairés sur leurs propres intérêts, les Français ne le fissent descendre du char de Neptune pour avoir la gloire de placer au même rang que lui, celles des nations maritimes qu'il a le plus méprisées et opprimées.

Après sept ans consécutifs de triomphes toujours nouveaux, sur la première coalition, la République, en accordant la paix aux rois vaincus, avoit obtenu, en agrandissant son commerce au nord et à l'est de l'Europe, les moyens de réparer les malheurs de la révolution et de la guerre, ou plutôt de les faire

oublier. La suspension des hostilités sur le continent isola l'Angleterre du reste de l'Europe. Elle demeura seule en proie aux discordes intestines et aux prises contre la marine française, espagnole et hollandoise; qu'elle apprit quelquefois à respecter et à craindre; elle attendoit enfin avec effroi que la liberté des mers fût proclamée par nos héros sur les débris de son gouvernement, odieux à tous les peuples et à tous les gouvernemens.

Tel étoit l'objet de ses craintes et celui de nos espérances, il y a environ un an. Telle étoit la glorieuse position où se trouvoit la République appelée, à tant de titres, *la grande nation.*

Vous vous rappelez encore, représentans du peuple, avec émotion, ces élans généreux et sublimes de toute la République, ces dons patriotiques offerts par tous les partis, réunis en un seul, pour attaquer dans son sein le gouvernement anglais. Tout étoit prêt, ou sembloit être dirigé vers ce but décisif en faveur de l'humanité, et vers lequel les Français alloient enfin déposer leurs ressentimens et leurs funestes divisions.

Mais quelles mains ont pu si subitement faire changer nos destinées, et remplacer par le cyprès le chêne majestueux qui ombrageoit nos cités et celles de nouvelles puissances libres créées par nous? Quel génie a pû nous arracher l'olivier de la paix, que les rois vaincus étoient forcés à recevoir des mains de la victoire?

Mais c'est vers la marine qu'il faut appeler votre attention dans ce moment: toujours mal dirigée, et plus particulièrement dans ces derniers temps, ses revers peuvent être considérés comme la cause première de la continuation de la guerre. Elle étoit encore, il y a quinze mois, puissante et terrible; elle occupoit les deux mers, et sur les deux mers elle éprouva les mêmes

désastres, qui firent échouer tous les projets et toutes les combinaisons : l'année dernière nous perdîmes plus de vaisseaux que depuis le commencement de la guerre.

Quoique l'expédition d'Egypte fût au moins jugée intempestive par les observateurs politiques, on pouvoit en attendre des avantages réels, parce qu'elle étoit confiée à un habile général et à des troupes accoutumées à vaincre sous lui : mais il ne fut pris aucune précaution pour protéger, par la marine, une semblable entreprise, ni pour la seconder par la suite du côté de la mer. On ne fit à Brest aucun mouvement ostensible d'armement, tandis qu'on attiroit sur Toulon seul les regards de l'ennemi. C'est de cette faute bien remarquable qu'on a pû tirer la conséquence que le succès de cette expédition occupoit moins les ex-directeurs, que le desir d'éloigner un général qui pouvoit être un obstacle au dessein d'entraîner la nation dans une guerre nouvelle. Elle n'avoit pas besoin d'étendre sa gloire, mais de conserver celle qu'elle s'étoit acquise, et à laquelle aucune autre n'étoit encore parvenue.

Quoique notre flotte fût embossée, elle fut entièrement défaite à Abouckir, sans que la République ait eu aucune satisfaction sur cet événement extraordinaire, ni même aucune relation officielle. On n'a jugé personne, malgré que les lois exigent que tout officier qui perd son bâtiment passe devant un conseil de guerre. L'ancien gouvernement se montroit plus sévère, même envers ses courtisans (1).

---

(1) Tous les capitaines de vaisseaux furent jugés, même après la paix, par un conseil de guerre, pour l'affaire du 12 avril 1782, dans laquelle nous perdîmes plusieurs vaisseaux. L'amiral de Grasse, qui ne fut malheureux que parce qu'il fut lâchement abandonné, passa aussi

C'est depuis le jugement et la condamnation de l'amiral Benck, qui fut battu par les Français en 1756, que les Anglais se sont mis à l'abri de semblables poursuites judiciaires.

Du même coup qui frappa notre marine à Aboukir, et qui nous coupa toutes les communications avec les ports de la Méditerranée, notre seul commerce du Levant, qui se continuoit avec avantage, fut en même temps anéanti, et avec lui les riches manufactures du Midi, qui n'avoient que ce débouché, et qui laissent deux cent mille individus sans travail.

Il est certain qu'il faut attribuer à ce désastre de notre marine, qui a rendu les Anglais maîtres de la mer, cet exemple étonnant et nouveau de voir l'étendard du Christ et de Mahomet, de l'aigle et du léopard, s'unir contre la France.

Mais tandis qu'on disposoit ainsi de nos armes pour nous immiscer dans des affaires en Orient, qui nous étoient au moins étrangères, les Anglais par opposition irritoient et suggéroient dans nos possessions occidentales une rebellion évidemment ouverte envers le gouvernement de la République. On lui renvoie honteusement ses agens sans qu'il en témoigne aucun mécontentement.

Cependant, avant de remédier aux désordres domestiques chez des puissances éloignées, il eût paru plus simple de s'occuper de nos possessions lointaines, comme parties intégrantes : elles exigeoient préférablement ce soin de la part de gouvernans instruits de leur importance et de leur influence dans les affaires générales et commerciales de l'Europe ; car nous ne pouvons les priver d'une protection vigilante, sans préju-

---

devant ce conseil. Aujourd'hui on loue un capitaine, qui, n'ayant pas donné au combat, ramène son bâtiment dans le port.

dice pour nos intérêts et pour ceux de l'Espagne, liés si étroitement dans cette partie du monde qu'ils ne peuvent se séparer.

C'est en Occident que se trouve la source des richesses des états commerçans, comme la cause originaire de toutes les guerres maritimes : l'Orient n'y entre pour rien depuis plusieurs siècles.

Faut-il ajouter à ces fautes qui ont ruiné notre marine et toutes nos ressources commerciales, d'autres désastres et d'autres fautes non moins grandes ; l'expédition de l'Irlande faite en l'an 5, qui honore le ministre (1) qui en conçut le projet hardi et décisif, vient nous retracer de déchirans souvenirs.

Quatorze vaisseaux mouillèrent à la baie de Bantri : seize mille braves attendoient pour mettre à terre l'intrépide Hoche ; mais la frégate qui le porte ne trouve pas l'Irlande : Minerve en cette occasion ne conduisoit ni le héros, ni la frégate (2). Etrange événement que les temps des révolutions amènent trop souvent par la diversité des opinions qu'elles font naître ! Qui ignore que sans une cause secrète qui empêcha la frégate de Hoche d'aborder en Irlande, le monde seroit en paix et les gouvernemens tranquilles ? A cette époque s'organisoient les Irlandais-unis pour secouer le joug de l'oppressive Angleterre : leurs vœux et leurs efforts n'étoient pas douteux.

La tentative faite en l'an 6 sur l'Irlande, où mille braves portent l'épouvante au sein des états de la Grande-Bretagne, prouve ce qu'auroit fait Hoche, s'il eût débarqué un an auparavant, et ce qu'il nous est encore facile de faire et d'opérer, mais non pas avec 1,050 hommes.

Les fautes dans l'exécution, ou plutôt les combinaisons perfides, tournèrent encore contre nous. On fit deux

(1) Le vice-amiral Truguet.

(2) C'étoit Bruix.

divisions qui partirent deux mois l'une après l'autre. Nos vaisseaux furent pris et nos troupes fait prisonnières. Celles qui mirent à terre eurent à combattre dans un pays inconnu l'armée innombrable de Cornwallis, qui déja avoit arrêté le mouvement insurrectionnel des indépendans, et fait égorger ses illustres chefs.

Mais si la dernière sortie de la flotte de Brest pour la Méditerranée, en amortissant l'énergie des patriotes irlandais, a pu servir à faire espérer d'attacher l'Irlande à l'union anglaise, cette énergie peut se réveiller par la réunion à Brest des deux flottes amies. Le gouvernement anglais doit être travaillé par d'autres inquiétudes aussi réelles qu'étoit sa joie quand notre flotte abandonna l'Océan.

L'expérience du passé nous éclairera sans doute sur l'avenir, car l'histoire ne pourra croire à tant d'adversités réunies, et à d'aussi ridicules opérations, sans y joindre quelques réflexions douloureuses sur les auteurs de tant de désastres.

Mais il n'est pas impossible de les réparer avec les hommes sages, expérimentés et véritablement amis de la République, qui dirigent aujourd'hui les affaires. Ils en ont pris les rênes dans un bien déplorable état: tristes et malheureux effets d'une administration inéclairée, aussi funeste dans ses résultats que les guerres les plus ruineuses.

Il a fallu assigner quelques-unes des causes de la décadence de notre marine et du commerce maritime, qui tiennent aux faux systêmes suivis jusqu'à ce jour, aux idées rétrécies, lorsque c'est la partie politique qui exige les connoissances les plus profondes et le génie le plus vaste: elle est celle qui les renferme toutes quand on la considère, soit comme moyen de défense et de puissance, soit dans ses rapports avec le systême actuel de l'Europe, dirigeant entièrement ses vues vers le commerce maritime.

Il faut y ajouter une autre cause non moins démontrée ; tandis que la marine, par ses revers successifs et continuels, éloignoit d'elle l'intérêt que l'on doit au malheur et quelquefois au courage, les triomphes des armées de terre fixoient nécessairement toute l'attention, elles faisoient oublier les désastres éprouvés sur mer. Cette indifférence se fait sentir toutes les fois qu'il est question de la marine ou des colonies. Elle a empêché d'y porter une main réformatrice, et de leur donner l'appui tutélaire dont doivent être environnées ces deux sources de la prospérité de l'état.

Il faut ici rétablir des principes conservateurs des États, dont les événemens nous ont trop souvent fait écarter. Le commerce est aux nations, en suivant l'esprit qui les dirige, ce que le soleil est à la terre. Le commerce rapproche les hommes, les instruit et les éclaire ; il les enrichit et les soulage, parce qu'il met en circulation le superflu des objets de consommation.

Par exemple, l'inimitié de l'Angleterre contre la France, naît de la rivalité qu'elle porte à son commerce. La première s'agrandit de tout ce que nous n'avons pas. Si nous lui laissions tranquillement transporter les produits de ses manufactures, et les produits des deux Indes, si elle obtenoit les avantages et la suprématie qu'elle ambitionne depuis des siècles, elle parvieadroit à son but qui est d'opprimer le monde par le commerce exclusif auquel elle vise.

Ainsi, tant que nous voisins, et sur-tout l'Angleterre, auront une marine et des colonies, la République doit faire tous ses efforts pour remonter la sienne, et pour conserver ses colonies ; cette utile vérité est appuyée sur cette maxime fondamentale : sans marine, point de colonies, point de commerce ; et sans commerce, les finances d'un grand État sont nulles.

Nous en avons l'expérience, nous nous sommes moins ressentis de la pénurie du numéraire pendant le temps que

nous avons poussé nos conquêtes, et pendant celui de la suspension des hostilités sur le continent, ou plutôt nos conquêtes ont fait reparoître le numéraire. Le commerce avoit repris un certain essor ; il eût été plus loin si, l'agiotage protégé, la corruption encouragée, et faisant les seules vertus du régne de l'ancien Directoire, n'eussent absorbé les ressources, et des particuliers et du trésor public ; s'ils n'eussent amolli les ames, enchaîné l'industrie, et détourné les citoyens des grandes et honorables spéculations commerciales ; si, près du bonheur, nous sommes venus à ce point, qu'il faut que la nation trouve de nouvelles ressources dans ses propres moyens ; et qu'elle en porte elle-même tout le poids.

Où l'Angleterre puise-t-elle les immenses subsides qu'elle paie à la coalition ? la source en est dans son commerce et dans sa navigation : elle est devenue l'entrepôt du commerce du monde. Elle s'est emparée de tout ce que nous avions ; elle exploite nos colonies abandonnées ; elle en transporte les produits au moyen de la neutralité à qui elle fait aujourd'hui partager les restes de nos dépouilles.

C'est une chose si singulière, que la manière dont nos affaires ont été gouvernées, que les Français achètent en troisième main les denrées coloniales, provenant de leur propre sol. C'est nous, qui enrichissons les douanes des États-Unis, les douanes d'Angleterre et les douanes de Hambourg. C'est par là que s'écoule notre numéraire, parce que nous ne donnons pas en échange pour ces objets le quart en valeur provenant de nos manufactures ou de notre territoire. D'ailleurs, le prix de la main-d'œuvre est tellement exorbitant, qu'il est impossible que nous puissions soutenir la concurrence avec les étrangers. D'un autre côté, nous n'avons plus aucun moyen de débouché pour servir à l'écoulement du produit de notre industrie, si nous ne conservons pas nos colonies.

Nous occupions à-peu-près par nous, par nos alliés, douze cents lieues des côtes de l'Europe, ou six cents myriamètres, depuis le Texel jusqu'au détroit de Caribde; nous pouvions en fermer l'entrée aux Anglois : loin de profiter de cet avantage unique, il semble, au contraire, qu'on ait favorisé l'introduction de leurs marchandises. Nos magasins en sont encombrés, et il ne s'en emploi guère d'autres. Ah ! ce ce n'est pas ainsi qu'une nation se soutient et peut prospérer, c'est bien plutôt de cette manière qu'elle consomme plus promptement sa ruine.

Le commerce des colonies qui a porté si haut la prépondérance de la France, est entre les mains de nos rivaux et de nos ennemis. La commission a sous les yeux un traité passé entre plusieurs chefs de la colonie de Saint-Domingue et le gouvernement des Etats-Unis. Il céde et transporte au commerce de cette nation tous les avantages réservés exclusivement à celui de la France.

Des consuls sont admis et reconnus par le gouvernement de Saint-Domingue, tandis que l'autorité exécutive suprême de la République n'a aucun agent accrédité près celle des Etats-Unis.

Les lois du Corps législatif et les arrêtés du Directoire sur la course postérieurs au 4 brumaire an 4, sont déclarés ne pouvoir être exécutés à St.-Domingue. Le consul général Américain est autorisé à discuter des cautionnemens fournis pour armer en course sous le pavillon Français.

Tel est le principe consacré dans un arrêté d'un agent du Directoire, portant rétablissement des liaisons commerciales entre la colonie de Saint-Domingue et les Etats-Unis d'Amérique.

Cet arrêté pris après des négociations faites par les commissaires envoyés de Saint-Domaingue au gouvernement des Etats-Unis, est attentatoire à la souveraineté nationale; il viole les droits de la mé-

tropole, et il est subversif de tous les principes politiques et commerciaux. Aucune circonstance n'a pu l'autoriser, si ce n'est celle qu'il paroît que l'agent n'a pas été libre de refuser sa sanction à un tel traité.

A la Guadeloupe, un agent (1) plus insensé prend sur lui de faire courir sur les bâtimens américains, de déclarer à *lui tout seul* la guerre à un état. Cette confuson d'idées et de mesures divergentes provient de ce que l'ancien gouvernement n'a adopté aucun système, aucun plan de conduite; et que trompé de tous les côtés, il étoit à son tour devenu excessivement trompeur et machiavélique au dedans comme au dehors. Il n'a pas même voulu faire exécuter la loi de l'Etat, portant organisation de la constitution dans les colonies. Elle exige impérativement trois agens dans chaque colonie; il n'en a envoyé qu'un seul.

Dans cet état de choses, vous jugerez, représentans du peuple, combien il est instant et important de donner à la marine les moyens et les encouragemens nécessaires pour renouer nos liaisons commerciales avec les colonies françaises qui peuvent nous échapper. En créant une marine auxiliaire en même temps commerçante, votre commission a eu ce but particulièrement en vue. Elle a senti qu'elle parviendroit cet heureux résultat, en offrant de grands avantages à l'intérêt particulier, duquel se compose l'intérêt général. Il faut enfin en revenir à ces premières idées qui ont préparé la grandeur de plusieurs nations.

C'est par la navigation que Tyr et Sidon s'emparèrent de la domination de la mer; que Carthage disputa à Rome l'empire du monde, et qui fut enfin vaincue parce que les Romains eurent de la constance, des vertus, de l'énergie et de la persévérance.

C'est par la navigation que Vénise et les Provinces-

(1) Desfourneaux.

Unies étalèrent tant d'éclat et de splendeur, que les Français eux-mêmes furent si puissans sur les mers, et que sous Louis XIV, ils eurent de si grands capitaines sortis des rangs de Flibustiers, qui illustrèrent notre marine.

C'est par la navigation enfin que l'Angleterre insulte à la foiblesse des autres nations.

De tels exemples nous avertissent de la nécessité de rétablir notre marine; et quand le burin de l'histoire ne nous présenteroit pas cette utile leçon, nous la trouverions dans nos revers, dont la mauvaise direction de nos flottes a été en grande partie la cause.

Le premier point sur lequel votre commission a porté son attention est de composer la marine auxiliaire des bâtimens armés en course, et en faisant disparoître cette dénomination de corsairage qui insulte au courage des marins, de les ranger sous la bannière nationale, et de les appeler à partager l'honneur des récompenses nationales, suivant le temps déterminé d'un service de mer, et suivant qu'ils l'auront mérité par des actions d'éclat et de courage. Les enfans et veuves des marins tués au service de la marine auxiliaire recevront aussi des secours, comme ceux des marins tués au service de la marine nationale. La patrie doit bienveillance aux hommes qui la servent; cette garantie porte au dévouement et aux grandes choses.

Il a paru aussi à votre commission, que puisque nous étions forcés au développement de tous nos moyens d'attaque et de défense, la République devoit fournir de ses arsenaux l'artillerie de mer dont elle ne dispose pas, et qui peut servir à l'armement complet des bâtimens de la marine auxiliaire.

Ils ne peuvent souvent s'en procurer avec de l'argent, et c'est par là qu'échouent la plupart des armemens; d'ailleurs les armateurs seront tenus d'en payer le montant, suivant l'estimation qui en aura été faite, s'ils ne réintègrent l'artillerie dans les arsenaux.

Par le projet qui vous est soumis, la commission a étendu ses vues vers les moyens à mettre en activité, pour favoriser par des bâtimens armés au-dessus de telle force, le transport des approvisionnemens en marchandises de manufacture française dans les colonies, et des produits des colonies en France.

Cet encouragement lui a paru devoir être pécuniaire, mais sans peser sur le trésor public; la prime qui est accordée à cet effet est de 24 francs par chaque tonneau que contient le bâtiment.

La commission a d'autant moins hésité à porter cette prime a ce taux, qu'il est beaucoup au-dessous de celui qu'accordoient les anciennes ordonnances, pour l'encouragement du trafic honteux des noirs et de la pêche de la morue.

Une telle faveur, dont il ne sera payé la moitié qu'au moment de la déclaration de partance, et l'autre moitié sur le rapport d'acquits à caution, qui constatera l'arrivée du bâtiment et le déchargement des marchandises dans un des ports des colonies, facilitera singulièrement ces utiles expéditions.

D'ailleurs tout tourne au profit de l'État; nous ravivons les manufactures de l'intérieur; nous rappelons les commerçans français dans nos colonies; nous rapprochons ainsi les deux mondes français; les denrées coloniales devenues de nécessité première, même parmi la classe la moins aisée et la plus nombreuse, seront à sa portée; le prix en diminuera nécessairement, et ce sera autant de moins importé par le commerce ennemi; c'est un avantage que rien ne peut balancer.

Il sera également accordé la même prime aux armateurs de la marine auxiliaire, qui iront se charger dans les ports neutres ou amis, des matières propres à la marine, soit pour le gouvernement, soit pour le commerce, pour activer les constructions qui font travailler beaucoup d'ouvriers.

Mais, tout en vous proposant de favoriser les armemens en guerre, munis de lettres de marque du Directoire exécutif, la commission a cru qu'il importoit de déterminer la force de chaque navire armé, afin qu'il pût être à même de se défendre comme d'attaquer.

La commission a encore pensé qu'il ne pourroit être délivré des lettres de marque aux bâtimens de la marine auxiliaire armés en course ou en marchandises pour des expéditions de long cours, qu'à ceux de ces bâtimens armés de vingt-quatre canons au moins, et de huit livres de balles, s'ils passent la Ligne : pour les colonies, elle porte cette force à dix-huit canons de six livres de balle.

La commission a dû combiner cette force réelle sans prendre sur la marche du bâtiment, avec le poids de l'artillerie, le nombre d'équipage et le poids des vivres et des marchandises pour un long voyage. Les frais d'armement étant très-considérables dans ce moment, il est nécessaire que l'armateur trouve dans le port de son navire des moyens assez grands pour balancer ses avances et les risques qu'il court. Les avantages qui lui sont offerts doivent augmenter ses bénéfices dans une telle proportion, que le commerçant sentira la nécessité de rétablir les anciennes chambres d'assurance, et de cesser d'intéresser à ses spéculations la chambre bannale de Londres, qui a ses commettans dans tous les ports alliés ou neutres, qui aspire, par cette nouvelle manière, les bénéfices les plus assurés du commerce en général. C'est ainsi que les neutres eux-mêmes ne sont devenus que les colpoteurs et les courtiers de la Grande-Bretagne au préjudice de leurs propres intérêts.

Pour les armemens dans la Méditerranée et sur les côtes seulement de l'Océan, il sera exigé, pour obtenir

des lettres de marque, que le bâtiment soit armé de quatre canons au moins de deux livres de balle : cela a paru juste sous tous les rapports. Il faut de légers bâtimens et sur les côtes et dans la Méditerranée.

Mais, ici, il faut relever une erreur ministérielle trop accréditée contre ces expéditions maritimes. On a prétendu que la course avoit seule fourni les trente mille prisonniers que nous avons en Angleterre.

Si cela étoit, ce seroit un grand malheur qui prouveroit que la navigation de la course a eu une extension étonnante, qu'elle a couvert les mers, et qu'elle doit avoir été bien funeste aux armateurs. En interrogeant les intéressés, on parvient bientôt à réfuter victorieusement cet argument diplomatique.

Loin de se plaindre et de ralentir leurs efforts, les armateurs de tous les ports demandent au contraire une protection spéciale pour pouvoir agrandir leurs entreprises et multiplier leurs forces.

Il faut aussi consulter les ports de mer où les armemens ont eu lieu, pour se convaincre que les prises ont seules donné du mouvement au commerce de l'intérieur, et mis en circulation beaucoup de denrées et de numéraire. Demandons enfin pourquoi l'ennemi crie si fort et a dans tous les temps crié si haut contre la course française? Le motif en est évident; c'est qu'elle lui a toujours été fatale; c'est le côté foible qu'elle présente, et d'autant plus à découvert, qu'il ne peut être garanti par l'étendue qu'il embrasse.

Il n'est donc pas juste de dire que la course a fourni les trente mille prisonniers en Angleterre. D'ailleurs il n'y existe pas ce nombre de marins. On comprend comme tels beaucoup de colons de toute couleur faits prisonniers dans les colonies; des Toulonais et même quelques émigrés. La course peut donc avoir environ huit mille prisonniers. Les autres, quoiqu'il y ait eu le même

nombre

nombre d'échangés, appartiennent à la marine militaire. Cela est facile à concevoir, par les malheurs qu'elle a éprouvés. A ce calcul juste, on peut ajouter encore que la course a seul fourni presque tous les moyens d'échange ; qu'elle a seule soutenu, aidé le commerce et enrichi nos ports et la navigation intérieure.

Ce n'est pas seulement en Europe qu'il faut porter nos regards, mais dans les deux Indes, et sur-tout à Saint-Domingue et aux îles du vent, où la course a fait des prodiges de valeur. L'on a vu à Saint-Domingue des barques légères prendre, à l'abordage, des bâtimens de force, et soutenir la haute réputation que s'étoient acquis les anciens flibustiers.

Une seule réflexion suffira pour convaincre de l'intérêt qu'il y a de maintenir et de protéger ce système. Parcourons l'article *marine* des gazettes françaises et ennemies, nous n'y trouverons depuis près de trois ans que l'annonce des prises faites par la course française : sans elle, nous ignorerions si nous avons des ports.

Combien d'entraves n'a-t-elle pas encore éprouvées ! Quelles difficultés n'a-t-elle pas eu à surmonter pour obtenir des lettres de marque, et par les embargos mis dans les ports aux époques fixes du retour des bâtimens des deux Indes !

C'est ainsi que les armemens furent mis sous la clef l'année dernière, au retour d'un convoi du Brésil estimé 150 millions, et qui étoit sans escorte : les armateurs qui avoient fait de grands armemens, perdirent leurs avances.

La course doit être considérée comme des colonnes mobiles placées sur la mer ; son intérêt la rend tellement active et surveillante qu'elle sert plus utilement l'Etat contre l'ennemi. Fait-on de bons marins dans les ports ? Non. C'est un métier qu'il faut continuelle-

ment exercer, et qui demande, non d'éviter les dangers, mais de les affronter par l'habitude et par l'habileté des manœuvres. La course en présente sans cesse de nouveaux, et nous n'avons pas d'autre moyen de former des marins : il nous en faut, par la raison que nous sommes essentiellement une nation maritime et commerçante.

Convaincue de cette grande vérité, la commission a pensé qu'il falloit suivre, dans les circonstances, quelques-uns des erremens indiqués par les anciennes ordonnances qui donnèrent à la France une marine.

Elles autorisoient les armateurs à faire construire et à armer même des vaisseaux pour courir sur l'ennemi et pour protéger le commerce.

Toutes les nations en ont usé de cette manière ; la compagnie des Indes, en Angleterre, conserve à ses frais les comptoirs et les établissemens qu'elle y occupe et qui renferment une population d'environ trente millions d'ames, sous laquelle néanmoins, par la force seule des évènemens, elle ne peut tarder de succomber ; ce colosse a ses pieds d'argile, et il repose sur un volcan en Europe : s'il est debout encore, il le doit à notre ignorance et à celle des autres nations. Ce n'est pas dans l'Inde qu'il faut aller l'attaquer ; c'est le gouffre où se précipitera tôt ou tard l'Angleterre, et où s'est enfoui tout le numéraire des autres peuples qui ont eu l'imprévoyance et le sot orgueil d'y avoir des possessions : ils en ont recueilli d'utiles leçons par l'abandon de leurs propres manufactures et de leurs ateliers, pour avoir des objets que l'on surpasse en beauté dans tous les genres en Europe, par le fini et la délicatesse des desseins.

Venise et quelques Etats profitèrent de la nouveauté qui s'introduisit dans ces temps où le commerce n'avoit aucun débouché à l'intérieur.

Mais le passage du Cap de Bonne-Espérance détruisit cette grandeur que les autres nations desirèrent atteindre par la marine ; elles ne prévoyoient pas qu'elles en seroient victimes.

L'abondance des marchandises de l'Inde, la facilité de les transporter en grande quantité par les vaisseaux et directement sans craindre les arabes et les autres chances dans le désert, et le peu de frais qu'elles coûtoient rendirent l'Europe tributaire de son inexpérience.

Quelques marchands s'y enrichirent, mais les gouvernemens firent des pertes difficiles à réparer ; l'état actuel de leurs finances en est la preuve.

Depuis quelques années des hommes éclairés appelèrent à ce sujet l'attention de l'ancien gouvernement : ils firent transplanter dans nos propres possessions à la Guyanne les quatre plantations de l'Inde ; il ne s'agit que d'en poursuivre la culture, qui y a réussi, pour n'avoir besoin que de conserver des points d'observation dans l'Inde et ce que nous y possédons encore ; et en prohibant par des lois sévères l'introduction des objets qui en proviennent, qu'on nous dise ce que deviendront ce commerce tant vanté et ces si pompeux établissemens des Anglois : ils auront le sort de nôtres, de ceux de l'Espagne, du Portugal, de la Hollande. Ces possessions peuvent être considérées pour eux, comme une maison de plaisance et d'agriculture est à un particulier qui y dépense au-delà de son revenu, pour être à la mode, et affecter l'opulence au préjudice de l'industrie de l'Europe, qui ne peut y porter que de l'or ou des objets de peu de valeur.

Mais voulant utilement profiter de l'expérience et des moyens qui ont été employés par nos ennemis ou par nos rivaux, ou par nous-mêmes dans des temps

plus reculés, nous donnerons donc à notre marine auxiliaire la faculté et l'autorisation d'avoir de gros vaisseaux ; nous la pousserons, de concert avec la marine nationale vers de glorieuses entreprises. Nous lui accorderons une prime pour construire des bâtimens au-delà de vingt-quatre pièces de canon, en employant les bois de nos forêts ; elle aura l'avantage de réunir ses forces de défense et d'attaque ; elle pourra se porter sur les possessions des ennemis, s'en emparer au nom de la République, les faire contribuer et y établir garnison ; elle protégera enfin par ses forces et celles que le Directoire pourra lui assigner, ses opérations commerciales avec les colonies.

Il seroit superflu d'entrer dans les développemens de ces dispositions pour faire apprécier les puissans avantages qu'il peut en résulter pour l'État. Le projet a prévu même dans les détails tout ce qui peut intéresser la République comme les armateurs, et régulariser cette création d'une nouvelle puissance maritime et commerçante.

Et serions-nous assez indifférens sur nos intérêts les plus chers pour laisser nos ennemis seuls parcourir les mers, et disposer en maîtres du commerce de toutes les nations ?

Quel est le François qui puisse ne pas voir combien il importe de hâter le rétablissement de nos rapports avec nos colonies ? l'intérêt des commerçans vous garantit d'ailleurs qu'ils profiteront des encouragemens qui leur sont accordés pour répondre aux efforts que la nation doit attendre d'eux, comme ils doivent compter aussi sur de nouvelles concessions d'encouragemens s'ils en avoient besoin.

D'un autre côté, votre commission s'est entourée des lumières des officiers généraux et capitaines de la marine les plus recommandables, et ils sont con-

vaincus que le projet qui vous est soumis doit produire les plus heureux effets, et qu'on ne sauroit trop agrandir nos moyens en marine pour soutenir les efforts, la loyauté et la bravoure de la marine espagnole, disposée, ainsi que la nôtre, à reconquérir l'éclat et le rang que ni l'une ni l'autre n'auroient jamais dû perdre.

Voici le projet de résolution que je suis chargé de vous soumettre.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, considérant que les efforts de la nouvelle coalition armée contre la République et ses alliés, exigent le plus prompt développement de tous les moyens d'attaque et de défense sur mer comme sur terre;

Considérant qu'il importe, dans de telles circonstances, de favoriser le zèle et le dévouement des armateurs et des marins français, et de créer une marine auxiliaire, pour la faire agir utilement contre l'ennemi,

Déclare qu'il y a urgence, et prend la résolution suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les bâtimens armés en course, et munis de lettres de marque du Directoire exécutif, au nom de la République française, sont considérés comme formant la marine auxiliaire de la République, et ils arboreront la flamme nationale.

II.

Néanmoins les armateurs et capitaines de ces bâti-

mens, conservent la liberté et la faculté d'établir leurs croisières dans les lieux et parages qu'ils jugent convenables, et de se charger de marchandises pour les porter dans un port français, allié ou neutre.

III.

Le service des capitaines, officiers et marins employés à bord des bâtimens de la marine auxiliaire, comptera pour leur avancement, comme s'ils avoient servi ou servoient dans la marine militaire de la République, avec cette différence qu'une année de mer ne comptera que pour huit mois.

Les officiers de la marine auxiliaire seront préférablement appelés pour servir à bord des bâtimens de la République, lorsque le service l'exigera.

IV.

Le Directoire exécutif est autorisé à accorder des brevets à ceux desdits officiers qui y ont droit pour leur temps de service, et à ceux qui se seroient distingués par des actions d'éclat et de bravoure, lesquelles seront, dans tous les temps, récompensées comme si elles avoient lieu à bord des bâtimens de la marine de la République.

V.

Les veuves et enfans des marins tués au service de la marine auxiliaire, recevront les mêmes pensions que les veuves et enfans des marins de la marine nationale.

VI.

Il sera délivré des arsenaux de la République, et d'après une estimation préalablement faite des canons

de fer et les boulets de calibre, aux armateurs qui en auroient besoin pour armer leurs bâtimens, à la charge par lesdits armateurs de les réintégrer dans les arsenaux lors du désarmement, ou d'en payer la valeur sur le pied de l'estimation, dans le cas où lesdits canons auroient été pris ou perdus.

VII.

Il est accordé une prime d'encouragement aux armateurs qui destineront leurs bâtimens au transport d'approvisionnemens et de marchandises de manufacture française dans les colonies de la République, et des produits des colonies en France ; ils s'expédieront sous acquit-à-caution.

Cette prime est de 20 francs pour chaque tonneau que comporte le bâtiment.

En outre, lesdits armateurs sont exempts de tous droits, tant à l'entrée qu'à la sortie des ports de France et des Colonies. Ils restent néanmoins assujettis au paiement d'un pour cent de la valeur de leur chargement en denrées coloniales, à leur sortie des ports des Colonies, ainsi que ce droit étoit anciennement établi, sous le titre de droit du domaine d'Occident, pour le commerce français.

VIII.

Jouiront de la même prime les armateurs qui introduiront en France, à bord des bâtimens de la marine auxiliaire, soit pour le compte du gouvernement, soit pour celui des particuliers, des chargemens complets, en matières et objets relatifs à la marine, quoique pris dans un port allié ou neutre.

IX.

Cette prime d'encouragement sera payée aux armateurs, savoir :

La moitié lors de la déclaration de partance du bâtiment armé, et l'autre moitié sur la présentation du certificat des agens du Directoire exécutif dans les colonies, qui constatera le déchargement des approvisionnemens ou marchandises dans les ports des dernières colonies, et du déchargement de l'acquit-à-caution.

X.

Il ne sera accordé par le Directoire exécutif des lettres de marque, pour les expéditions de long cours, qu'à des bâtimens dont la force est déterminée ci-après :

Ceux destinés pour passer la Ligne devront être armés de vingt-quatre canons au moins en batterie, et de huit livres de balle, ou de douze canons de douze livres de balle.

Ceux destinés pour les Colonies d'Amérique, et passant le Tropique, devront être armés de dix-huit canons au moins de six livres de balle, ou de quatorze canons de huit livres de balle, ou de douze canons de six livres, avec deux pièces de douze en bronze, ou de toute autre proportion de calibre, bien entendu que les mêmes bâtimens peuvent aussi s'expédier pour toute autre endroit ou pour croiser sur les côtes.

Quant aux armemens dans la Méditerranée, et sur les côtes de l'Océan, les bâtimens qui auront cette destination, devront être armés de quatre canons au moins de deux livres de balle.

Ce dernier paragraphe est sul applicable aux armemens en course à faire dans les colonies. Toutes dispositions ou arrêté pris par des agens ou autres officiers civils ou militaires, qui y seroient contraires, sont déclarées nulles et de nul effet.

X I.

En conséquence de l'article ci-dessus, il ne pourra être refusé des lettres de marque à ceux des armateurs qui constateront par des pièces légales,

1°. Que le bâtiment de la force déterminée en l'article qui précède, est de construction française, ou provient d'une prise armée faite sur les ennemis;

2°. Que le capitaine, l'état major et les deux tiers de l'équipage sont nés Français, ou servent en France depuis la guerre maritime, ou qu'ils sont nés sur le territoire des puissances confédérées avec la République;

3°. Que le bâtiment, suivant sa destination, est muni de vivres, de médicamens et de munitions de guerre, nécesaires pour le temps qu'il aura à rester à la mer.

Les marins des Républiques italiques et des autres puissances alliées avec la République sont appelés à servir dans la marine auxiliaire, ils ne pourront être, sans leur consentement, employés à bord des bâtimens de la République.

X I I.

Les pièces légales exigées par le précédent article, consistent en des certificats qui seront délivrés par les ingénieurs constructeurs des ports, et visés par l'administrateur civil de la marine. Sur la présentation de ces certificats, la lettre de marque sera accordée sans retard.

Les dispositions des deux précédens articles ne sont pas applicables à ceux des bâtimens dans les ports qui se trouveroient être déja chargés ou expédiés pour les Colonies, lors de la publication de la présente; mais les armateurs ne sont pas admis à recevoir la prime, s'ils ne justifient que ceux de ces bâtimens en partance sont dans les cas déterminés aux articles X et XI.

Ils ne pourront armer dans aucun des quatre grands ports.

XIII.

Il sera retenu un droit de quinze pour cent sur le produit brut des prises faites par les bâtimens de la marine auxiliaire.

Il en sera affecté, savoir : 1°. cinq pour cent pour servir à la nourriture et à l'entretien des marins français prisonniers en Angleterre;

2°. Cinq pour cent pour être versé dans la caise des invalides de la marine;

3°. Et cinq pour cent pour être réparti en paiement de la prime d'encouragement, conformément aux dispositions de l'article VII.

Au moyen de ce droit, les arrangemens qui auroient pu être pris par quelques armateurs pour obtenir la lettre de marque, soit pour fournir à la nourriture de leurs marins prisonniers, dans le cas de capture du bâtiment, ou à toute autre condition, n'auroient aucun effet ni suite.

XIV.

Le prélevement du droit de quinze pour cent sera perçu par les préposés des douanes, lors de la vente des prises, soit dans les ports de France ou des colonies, sur la reconnoissance qu'ils en donneront aux contrôleurs de la marine, et le montant en sera versé, sur la réquisition de ceux-ci, à la caisse des invalides de la marine, sans que cette somme, ni aucune partie d'icelle, puisse être distraite de son application sous aucun prétexte que ce soit, et sous la responsabilité personnelle des receveurs de la caisse des invalides.

Les consuls ou autres agens de la République, dans les pays où pourroient se faire des ventes de prises, préleveront le même droit de quinze pour cent, dont

ils tiendront compte aux mêmes receveurs de la caisse des invalides ; et les uns et les autres en répondront personnellement.

XV.

Il sera accordé aux armateurs une prime de 24 fr. par chaque prisonnier ennemi conduit sur le territoire de la République, soit en Europe, soit dans les colonies, soit sur le territoire des puissances confédérées avec la République. Cette prime sera prise sur le produit du droit de quinze pour cent porté en l'article XIII.

XVI.

Les capitaines des bâtimens de la marine auxiliaire, convaincus d'avoir abandonné des prisonniers de guerre, et de les avoir renvoyés dans les ports autres que ceux désignés en l'article précédent, et de l'avoir fait sans y être contraint par une force majeure légalement constatée, seront condamnés, et les armateurs solidairement pour les capitaines, à 100 francs d'amende, au profit de la caisse des invalides de la marine, pour chaque prisonnier de guerre non ramené sur le territoire français ou allié ; et en outre le capitaine sera déchu de son commandement.

XVII.

Les armateurs français sont autorisés par la présente à construire et à armer des frégates de trente-six, quarante canons et au-dessus, comme aussi des vaisseaux de cinquante et soixante-quatorze canons.

XVIII.

Il est accordé aux armateurs qui construiront et qui armeront pour leur compte les bâtimens de la force ci-dessus mentionnée, une prime d'encouragement ; savoir :

Pour les bâtimens portant depuis vingt-quatre jusqu'à trente-six canons de douze livres de balle, une somme de 1,000 francs par chaque canon ;

Celle de de 1,500 francs pour chaque canon au-dessus du calibre de douze ;

Et celle de 3,000 fr. pour chaque canon en batterie d'un vaisseau rasé ou de soixante-quatorze canons.

Il sera accordé une prime de 1000 fr. pour chaque canon, de quelque calibre qu'il soit, au-dessous de douze livres de balles, pour ceux des bâtimens construits sur la Seine à Paris.

XIX.

Cette prime d'encouragement sera payée aussitôt que la frégate ou le vaisseau seront lancés à l'eau, sur le rapport des officiers de la marine à ce préposés par le ministre ; ce rapport devra constater que ce bâtiment est construit dans les formes régulières, que les bois qui y ont été employés sont de bonne qualité et d'origine française, et que l'échantillon du bâtiment a la force et les proportions convenables pour porter la quantité et le calibre du canon pour lequel est percé.

Cette prime sera prise sur les fonds des dépenses imprévues mises à la disposition du ministre de la marine pour l'exercice de l'an 8.

XX.

La République se réserve la faculté d'acheter, à la paix, ceux desdits bâtimens construits au-dessus de vingt-quatre pièces de canon, pour le prix qu'ils seront estimés, sauf la retenue de la prime d'encouragement qui aura été payée.

XXI.

Les armateurs de la marine auxiliaire sont autorisés

à unir leurs forces, et tous leurs moyens de défense et d'attaque, pour protéger leurs entreprises maritimes et leurs relations commerciales.

Le Directoire exécutif est chargé de leur donner tout secours, appui et protection, et les forces maritimes qui pourront être jugées utiles pour assurer l'entrée et la sortie des ports aux bâtimens de la marine auxiliaire, et même pour les convoyer jusqu'à leur destination, si les circonstances l'exigent.

XXII.

Les armateurs de la marine auxiliaire, soit qu'ils agissent ensemble ou séparément, ou qu'ils se forment en compagnie d'union, peuvent faire telles entreprises qu'ils jugeront convenables contre les possessions des ennemis, soit par mer, soit par terre.

Ils peuvent attaquer les ports, havres, baies, villes et possessions des ennemis, s'en emparer au nom de la République, y établir garnison, les faire contribuer et rançonner, en suivant néanmoins les règles ordinaires de la guerre. Les lois de la marine seront observées dans tout leur contenu à bord des bâtimens de la marine auxiliaire.

XXIII.

Dans le cas où ces expéditions auront lieu, le chef qui les commandera sera nommé par le Directoire exécutif, sur la présentation de trois candidats choisis par les armateurs, et pris parmi les officiers de la marine nationale ou ceux de la marine auxiliaire.

XXIV.

Le Directoire exécutif pourra autoriser les armateurs

de la marine auxiliaire à lever des compagnies de volontaires flibustiers jusqu'à concurrence du nombre reconnu nécessaire pour l'expédition projettée, et aux frais desdits armateurs.

Il fera à cet égard tous réglemens nécessaires pour régulariser cette levée, et pour y assujétir lesdites compagnies.

XXV.

Il est défendu aux agens du Directoire exécutif dans les colonies, et aux consuls de la République chez les puissances alliées, amies ou neutres, de mettre en réquisition aucun des bâtimens de la marine auxiliaire, ni leurs cargaisons, ni de retenir, disposer en tout ou en partie du produit des prises amenées ou vendues dans lesdits ports, sous quelque prétexte que ce soit.

Jouiront de tous les avantages résultans de la présente loi, les marins français employés à la course, soit dans les colonies d'Amérique, soit dans l'Inde.

XXVI.

L'article de la loi du 10 brumaire, qui prohibe la vente des navires provenant des prises, est rapportée. Il est permis aux armateurs de vendre lesdits bâtimens au commerce neutre, ami ou allié.

XXVII.

Le cautionnement prescrit par la loi du 4 février 1793, porté à 50,000 fr., est réduit à la somme de 25,000 fr. pour les armemens en Europe, et à celle de 15,000 fr. pour ceux faits en Amérique ou dans l'Inde.

XXVIII.

Toutes dispositions de lois contraires à la présente, sont rapportées.

XXIX.

La présente résolution sera imprimée, et portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Fructidor an 7.